

# Les défis du nouveau COI

Publié le 4 février 2021 TDIE

## Philippe Duron et Louis Nègre saluent l'installation prochaine du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) pérennisé par la LOM

*Le gouvernement vient de publier les textes qui permettront l'installation rapide du nouveau Conseil d'orientation des infrastructures pérennisé par la loi d'orientation des mobilités. Cette instance voulue et annoncée par le président de la République le 1er juillet 2017 avait élaboré trois scénarios de financement pour préparer la première programmation pluriannuelle des infrastructures de transport. Le Parlement a validé cette approche dans l'article 1 de la LOM, et a donné une existence législative au COI, instance consultative dont le gouvernement a précisé par décret les missions et la gouvernance, fondée sur la diversité des compétences et le pluralisme.*

TDIE milite depuis sa création, il y a vingt ans, pour une réflexion prospective et une programmation pluriannuelle des investissements dans les infrastructures de transport validées par le Parlement. **Philippe Duron et Louis Nègre, coprésidents de TDIE, se réjouissent que le COI contribue à une plus grande lisibilité et transparence des éléments qui seront soumis au Parlement par le gouvernement pour définir la stratégie d'investissement de la France dans les infrastructures de transport.** La participation de droit du président de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) aux travaux du COI sera un autre gage de la cohérence entre les orientations de moyen terme et les décisions des pouvoirs publics.

Il ne manque plus aujourd'hui que la désignation des parlementaires et des représentants des associations de collectivités locales pour que le COI se mette au travail. Les défis ne manquent pas !

### Les défis du Conseil d'orientation des infrastructures

La **réflexion prospective et l'évaluation partagées** des besoins de transport comme des contraintes budgétaires sont un préalable incontournable à la définition d'une stratégie d'investissement ambitieuse, raisonnée et déterminée. La qualité et la résilience des réseaux d'infrastructures sont un élément déterminant de la réponse que la collectivité doit apporter aux nombreux défis des prochaines années pour favoriser le développement de services de transport (mobilité et logistique) durables et soutenables. A cet égard, le COI devra veiller à la poursuite des efforts d'entretien des réseaux existants (routier, ferroviaire, fluvial) dans l'esprit du Pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité signé par le Ministre délégué en charge des transports, Jean-Baptiste Djebbari, le 20 janvier 2020.

A l'horizon de son premier mandat de trois ans (2024), le COI devra évaluer la mise en œuvre de la programmation des investissements en cours de réalisation, et préparer la prochaine, en intégrant plusieurs enjeux :

- cohérence des objectifs européens, de la stratégie nationale et des projets portés par l'Etat avec les collectivités : les travaux du 1<sup>er</sup> COI ont montré la nécessité de penser la stratégie nationale en articulation avec les orientations et perspectives européennes de décarbonation

d'une part, en cohérence avec les projets et stratégies d'investissement des collectivités territoriales d'autre part ;

- l'apport de l'innovation (digitalisation et intelligence artificielle) pour l'adaptation et la modernisation des infrastructures comme des matériels pour tous les modes de transport ;
- le déploiement des énergies propres sans lequel la décarbonation des mobilités restera un slogan : bornes de recharges rapides sur le réseau routier national et sur les autoroutes, stations d'avitaillement d'hydrogène...
- conséquences de la crise Covid-19 sur les systèmes de transport : il faudra tirer les leçons de la crise pour identifier les améliorations nécessaires à nos systèmes de transport tant en matière de mobilité que de fret et logistique, faire l'état des lieux des retards pris sur les programmes de travaux. A court terme, le COI pourrait utilement contribuer au suivi de la mise en œuvre du plan de relance.

Le COI devra se doter d'outils d'évaluation afin de mesurer, avec plus de précision, l'efficacité et la pertinence de ses propositions, ce qu'il n'avait pas eu le loisir de faire pour le premier exercice de programmation. **Une évaluation des coûts environnementaux** doit s'accompagner d'une meilleure internalisation des coûts externes.

En matière de **transport de fret** notamment, il devra trouver le bon équilibre des investissements entre les modes à combiner plus efficacement dans **une stratégie volontariste d'intermodalité** qui tienne compte des périmètres de pertinence et d'efficacité des modes ferroviaire, fluvial et routier.

**En matière ferroviaire**, la priorité de régénération des réseaux indispensable à la qualité de service et à la réussite des ambitions du gouvernement (fret ferroviaire et trains de nuit par exemple) et des régions (développement de nouveaux services métropolitains par exemple) doit être pensée dans la perspective d'une véritable modernisation du réseau et de ses divers équipements (l'ERTMS et les commandes centralisées sont tout aussi indispensables à une bonne gestion du réseau ferroviaire national qu'à une interopérabilité efficace nécessaire à la fluidité des trafics européens).

Les **projets internationaux** mériteront un examen particulier afin de mieux prendre en compte les accès aux grands projets soutenus par l'Union européenne que sont le tunnel ferroviaire européen Lyon-Turin (TELT) et le canal Seine-Escaut (SNE). L'amélioration des dessertes fluviales, ferroviaires et routières des Grands ports maritimes (GPM) doit être considérée comme prioritaire.

*Philippe Duron et Louis Nègre se réjouissent de l'installation prochaine du COI. Ils félicitent chaleureusement David Valence, maire de Saint-Dié-des-Vosges, vice-président de la Région Grand Est en charge des transports, pour sa nomination à la présidence du COI, et Bruno Cavagné, président de la FNTP, pour sa nomination à la vice-présidence du COI.*

NB : TDIE a publié en mars 2019 une cartographie des [propositions du 1<sup>er</sup> COI](#).

### **(rappel) Les missions du COI définies dans le décret du 30 décembre 2020 :**

*« Le conseil d'orientation des infrastructures a pour mission d'éclairer le gouvernement sur les politiques d'investissement dans la mobilité et les transports, incluant, en tant que de besoin, les équipements et services liés aux réseaux d'avitaillement en énergies alternatives aux carburants fossiles et de support aux échanges de données, en tenant compte de leurs modèles économiques et modes de financement spécifiques.*

*Il établit plus particulièrement des propositions sur les orientations et priorités des investissements publics, tout particulièrement ceux de l'État et de ses opérateurs, et leur financement, en veillant à la cohérence des politiques de l'ensemble des autorités organisatrices concernées et en tenant compte des conditions de maintenance et d'exploitation future de ces investissements.*

*Outre la mission consultative prévue à l'article 178 de la loi du 24 décembre 2019 susvisée, le conseil d'orientation des infrastructures est chargé de : 1° Remettre au Gouvernement, à sa demande, un rapport d'orientation éclairant l'action publique dans la mobilité et les transports ainsi que sur la programmation nationale des investissements dans ces domaines ; 2° Répondre à toute autre sollicitation prévue par la loi ou émanant du Gouvernement en matière de stratégie, de programmation et de financement des investissements concernant les mobilités et les transports. »*